

ДВЕТЕ БЛОКАДИ - ЛЕНИНГРАД И ЗАПАДЕН БЕРЛИН

Най-производителният и най-евтин вид транспорт е водният (морският, речният). Така е било и така ще бъде винаги. От най-древни времена „морето свързва разединените от него страни“, а големите градове израстват в устията на реки. Значително по-неефективен и по-скъп е наземният транспорт (железопътният и автомобилният). Ръката ми трудно се вдига, за да напиша, че авиацията също е „вид транспорт“. В сравнение с характеристиките и на най-мизерния баркас най-добрият транспортен самолет изглежда като летящ анекдот. Превозваният товар при баркаса е пет-десет пъти по-голям от масата на самия баркас, а много добър самолет (заедно с потребното му гориво) тежи три пъти повече от превозвания товар. За енергийни загуби (а следователно и за себестойност на превоза) не си струва и да говорим. Най-известният транспортен самолет от епохата на буталните двигатели („Дъглас“ DC-3, той и C-47, и в съветска лицензионна версия Ли-2) с два лакоми двигателя по 1000 конски сили вдига във въздуха два тона товар. С два икономични нискооборотни дизелови двигателя със същата мощност танкер „Волго-нефт“ вози 4620 тона. И то не толкова бавно – 20 километра в час с товара. Всеки ден, денем и нощем, в дъжд и мъгла, без обедна почивка и дванайсетчасов отдых на екипажа. Дори с отчитане на петнайсеткратната разлика в скоростта танкерът е сто и петдесет пъти по-добър от „Дъгласа“ по показателя „тон/километър в час“, а следователно (за сметка на икономичността на дизела) и сто и петдесет пъти по-изгоден по показателя „горивна ефективност“, а като се прибави и разликата между стойността на дизеловото гориво и високооктановия авиобензин...

Това не е случайно, а е свързано с някои фундаментални физични закони, които никога няма да бъдат отменени. По-зле от авиационния транспорт е само ракетно-космическият,

при който маса на полезен товар 1 % от общата стартова маса може да се смята за великолепен резултат.

С това необходимото даване на начални познания приключва и преминаваме към историята.

Блокадата на Западен Берлин

Съвременният (1999 г.) и препоръчван за средните училища „Речник по най-нова история“ под редакцията на А. Кредер дава следното описание на това събитие: *„Блокадата (1948 – 1949) на Западен Берлин (американски, английски и френски сектор на града) е предприета от властите в съветската окупационна зона на Германия в отговор на започналата парична реформа в западната част на Германия. Това решение е взето от западните страни въпреки съпротивата на СССР и формално нарушава принципа на съвместно управление на Германия, утвърден от Потсдамската конференция. Блокадата се свежда до прекратяване на връзката по земя на Западен Берлин с окупационните зони на съюзниците. Западните страни обаче не се отказват от паричната реформа и не напускат града. За снабдяването на Западен Берлин те създават въздушен мост, а съветските войски не пречат на прелитането на самолети над Източна Германия. Когато всекидневните доставки на товари по въздушния мост достигат 13 000 тона, блокадата става безполезна. Сталин не засилва конфронтацията със съюзниците. Блокадата продължава единайсет месеца. Това е първата проява на открита конфронтация на СССР със западните страни.“*

Кое е най-главното в този текст? Въпреки че е великолепен от първата до последната дума, все пак специално ви обръщам внимание върху тази перла: *„Блокадата се свежда до прекратяване на връзката по земя“*. В руския език думата „свежда“ се употребява за обозначаване на нещо неочаквано малко, слабо и недостойно („дискусията се сведе до нищо не означаваща караница“), „перестройката се сведе до козметичен ремонт на цената на основен ремонт“ и т.н.). Явно господин Кредер и тези, които са препоръчали него-

вия „Речник“ на учениците, са единодушни в мнението си, че „прекратяването на връзката по земя“ е нещо като дребна неприятност. Друго нещо щеше да е, ако Сталин беше покрил Берлин с непробиваем за куршуми покрив – тогава да видите...

Втората световна война завършва с пълна капитулация за Германия. Армиите на победилите се срещат на Елба, но другарят Сталин „натиска“ и съюзниците отстъпват 50 – 200 километра на запад от Елба. Бившата територия на Германия е разделена на четири окупационни зони, но тъй като империалистите от САЩ, Англия и Франция действат заедно, е прието да се говори за две зони – „източна“ и „западна“. На територията на „източната“ зона – на разстояние 250 километра от най-близката точка на „западната“ зона – се оказва Берлин. Той е превзет с шурм от Червената армия, но през 1945 г. Сталин се съгласява градът да бъде разделен на четири (фактически на две) зони. В скоби ще отбележим, че трите „западни“ зони на Берлин са по площ приблизително равни на съветската.

През февруари 1948 г. комунистите овладяват властта в Чехословакия, в съветската окупационна зона на Германия с пълен ход вървят „дълбоки социалнополитически преобразования“ и Сталин решава, че не му е нужен „буржоазен гнойник“ върху тялото на бъдеща социалистическа Германия.

На 12 юни 1948 г. „поради ремонтни дейности“ е спряна автомобилната връзка със Западен Берлин, на 21 юни е прекратен речният транспорт, а на 24 юни е въведен режим на пълна транспортна блокада. За пълнота на ефекта съветските окупационни власти изключват всички силови електрокабели, водещи към Западен Берлин. Като предлог за обосноваване на тези действия е използвана паричната реформа, проведена от съюзниците в „западната“ окупационна зона на Германия. Дори и Хитлер не стига до подобна наглост. Той не се опитва да обяснява нахлуването в СССР с това, че на съветските банкноти е изобразен Улянов-Ленин вместо Хорст Весел...

Така започва блокадата, която продължава единайсет месеца. Няма град, който да преживее толкова време без снабдяване отвън, но Берлин през 1948 г. е и особен. Този град е бомбардиран няколко години, и то много силно (например на 3 февруари 1945 г. авиацията на съюзниците хвърля върху него 2.25 килотона бомби), след което е окончателно разрушен по време на ожесточените улични боеве. Жителите се снабдяват с продоволствие „с купони“, населението няма запаси, всичко, което може да гори, е изгоряло (и по това Берлин значително се различава от Ленинград, чиито жители са можели да пъхат в примитивните ламаринени печки собствените си мебели и книги). Градът е обречен от Сталин на гладна смърт или на още една капитулация.

Германия в този момент като държава не съществува, но точно поради тази причина съюзната окупационна администрация носи юридическа отговорност за гарантирането на минимални жизнени условия на германското население. Освен това в Западен Берлин има и 6500 военни (англичани и американци), като не се броят цивилните служби. Президентът Труман се оказва пред необходимостта да вземе решение. При това – бързо.

Както е известно на всеки образован руснак, омразната Америка е крояла адски планове за нанасяне на ядрен удар по СССР. Ако това е било истина, през юни 1948 г. е могла да започне. Всички необходими условия са били налице: абсолютен монопол над ядреното оръжие, няколко десетки готови атомни бомби, височинен бомбардировач В-29 за далечни разстояния, способен от авиобазис в Западна Германия до долети до Москва и Ленинград, а и повод има. Очевиден, безспорен *casus belli* – блокадата на невъоръжен град несъмнено е акт на война, а това, че Сталин не я е обявил, само влошава положението. Труман обаче отхвърля настойчивите предложения на военните си съветници и не разрешава нито да се нанесе ядрен удар по СССР, нито да се проведе наземна операция на сухопътните сили за деблокиране на Берлин.

Както е известно на всеки образован руснак, ако омраз-

ните „пиндоси“¹ са направили нещо добро (или не са направили нещо лошо), то не е от хуманни подбуди. В дадения конкретен случай това е точно така. На Труман не му става жал за мирните жители на Москва и Ленинград, изобщо не – той се отказва от ядрена бомбардировка поради своята фее-рична... Стоп. Не знам дали може да се говори подобно нещо за президенти (дори на чужда страна и отдавна починали), затова ще се огранича с един цитат. В реч през юни 1948 г. в щата Орегон президентът Труман казва: „Много се сближих с Джо Сталин, на мен ми харесва старото момче Джо! Той е честен. Но Джо е пленник на Политбюро. Той не може да върши това, което иска. Сключва договори и ако би могъл, разбира се, би ги изпълнявал. Но хората, които ръководят правителството, много ясно му казват, че не може да ги изпълнява“.

След толкова дълбокия анализ на съветската политическа система Труман решава да не огорчава измъченото с нарзан² „старо момче Джо“ и заповядва да се организира „въздушен мост“ до Берлин.

Нищо подобно никой никога не е правил. Нещо повече, никой дори и не е обсъждал възможността за снабдяване по въздух на град с население два милиона души. В годините на войната има прецеденти за снабдяване с „въздушен мост“ на обкръжени групировки: в случая с „демянския котел“ при немците това е успешно, но при Сталинград – не е. Но да се снабдява по въздуха с продоволствие и гориво цял град? Следват много числа. Моля да им обърнете най-голямо внимание.

Американците започват с **1000 тона** товари дневно. Към края на юни товаропотокът достига **4400 тона** на ден. Екстрено, с привличане на всички налични ресурси, в Западен Берлин са изградени още две летища (!) – като допълнение към двете съществуващи. Към есента товаропотокът е **5620**

¹ В началото на ХХI век думата „пиндос“, изразяваща презрение, започва да се използва от руснаците по отношение на всички американци. Вероятно се е появила при съвместната операция в Косово на руски и натовски части. – Бел. пр.

² Минерална вода от Кавказ. – Бел. пр.

тона дневно. На всеки две-три минути на едно от летищата в Западен Берлин долита огромен транспортен самолет с четири двигателя. „Старото момче Джо“ изумено наблюдава въздушното шоу и чака зимата – Берлин би трябвало да замръзне без гориво и подаване на електроенергия отвън. Тогава американците започват да карат със самолети... възглица! Почти милион и половина тона възглица (1 421 119) са доставени в блокирания град. Превозена е дори и разглобена на най-дребни агрегати топлинна електроцентрала. Абсолютен рекорд е поставен на 16 април 1949 г.: 1400 самолетоизлитания, **13 000 тона** товари. Един самолет на всяка минута.

На 12 май 1949 г. другарят Сталин за пореден път потвърждава неизменно миролюбивия курс на съветската външна политика. Блокадата е свалена, но американците решават да се презастраховат и „въздушният мост“ работи до септември – така са натрупани продоволствени запаси за следващата зима. Общо са изпълнени 278 228 полета, доставени са 2.32 милиона тона товари (средно по 8.3 тона на полет). Всекидневно в Берлин средно са доставяни по около **2700 тона продоволствие** (без да се смятат възглицата и всичко останало). По време на операцията загиват 31 американски и 41 британски летци – чудовищното пренапрежение се отразява и върху хората, и върху техниката.

„Старото момче Джо“ не изразходва и копейка за цялата история. На американците „въздушният мост“ им струва два милиарда долара (по съвременни цени). Да, репутацията на Съветския съюз малко се подмокря, но Сталин това не го интересува – отдавна е престанал да се развлича с илюзии...

Блокадата на Ленинград

Ленинград не се намира на остров. Дори не е и на полуостров, свързан с континента с тесен провлак (като Севастопол в Крим). На запад от Ленинград е вода – Финският залив. На 40 километра източно от Дворцовия площад е вода – Ладожкото езеро. Двата огромни водоема са свързани с тънката „нишка“ на река Нева. На мястото на вливането на Нева във Финския залив Петър Първи създава столицата на своята

империя, а на мястото, където Нева напуска Ладожкото езеро, изгражда крепостта Шлиселбург (днес Петрокрепост). А южно и северно от Ленинград са необятни простори суша.

След като привършихме с тази много проста (но кой знае защо забравена от всички) география, преминаваме към трагичната история от 1941 г. За политика (тоест за причините, подтикнали мирната социалдемократическа Финландия да влезе във войната „от една и съща страна на барикадите“ с фашистка Германия) нито дума, само за хода на военните действия.

В последните дни на август на Карелския провлак финландските войски достигат линията, която приблизително съвпада със съветско-финландската граница от 1939 г. Фронтът се стабилизира и на този „фронт“ е тихо до 9 юни 1944 г. Финландците не предприемат никакви опити да се придвижат още към Ленинград. Дори в най-близката (западната) част от провлака линията на съприкосновение на съветските и финландските войски е на разстояние трийсет километра северно от Ленинград. На източния фланг в ръцете на Червената армия остава участък от Ладожкото езеро, който е шейсет километра по права линия (без да се смятат естествените извивки на бреговата линия).

Немците настъпват от югозапад и отрязват една след друга железопътните линии, водещи към Ленинград. На 29 август е овладяна гара Мга – последната по пътя на противника към Ладожкото езеро. На 8 септември немците заемат Шлиселбург и така Ленинград е отрязан от юг от Голямата земя. До януари 1943 г. фронтът е стабилизирал по линията на река Нева. Впрочем за стабилност е трудно да се говори – на проклетото „невско петаче“ се водят ожесточени боеве, в които по съвременни данни загиват 50 000 бойци от Червената армия и 10 000 немци.

От юг са немците, на 30 – 60 километра северно от града – финландците, на запад е Финският залив, който Червенознаменният балтийски флот отстъпва на противника без бой. Но има и още една, четвърта посока на света – изток. На изток е свободният от противника бряг на Ладожкото езеро – повече от 60 километра. Ако се организира маршрут на транспортни

кервани по най-краткото разстояние (през шлиселбургското заливче), до Голямата земя (пристанищното селище Кобона) са не повече от трийсет километра водно пространство. Ако пък се тръгне към Нова Ладога (град и пристанище при вливането на река Волхов в Ладожкото езеро), километрите са не повече от сто. Дори и най-бавната „трошка“, пълзяща със скоростта на костенурка от пет възела, би могла да стигне от западния, „ленинградския“, бряг на Ладожкото езеро до Нова Ладога за 11 – 12 часа (тоест за една есенна нощ, чиято тъмнина по-добре от всякаква противовъздушна отбрана защитава движещ се плавателен съд от вражеската авиация). Ако това може да се нарече „блокада“, тогава трябва да се признае, че Англия и Япония са воювали в условия на далеч по-лоша „блокада“ през цялата война.

По-нататъшното обсъждане на събитията и на предизвиканите от това въпроси има смисъл единствено в рамките на представата, че съветското ръководство и лично „ефективният мениджър“ са се стремели да осигурят оцеляването на жителите на Ленинград. Стремели са се най-малкото със същата настойчивост, с която американци и англичани са спасявали от гладна смърт жителите на чуждия (а съвсем неотдавна и вражески) за тях град. Извън това допускане няма и за какво да се спори...

Уместно ли е подобно допускане? Съответства ли то на историческата истина? Един бог знае. Академик Лихачов, заслужил и уважаван от всички човек, а и преживял блокадата, в спомените си пише: *„Междувременно от Ленинград ускорено се извозваше продоволствие и не се правеха опити то да се разсредоточи, както го направиха англичаните в Лондон. Немците се подготвяха за блокада на града, а ние се готвехме да го предадем на немците. Евакуирането на продоволствие от Ленинград спря едва когато немците прекъснаха всички железопътни линии“*. Лихачов не привежда документални потвърждения, че от обречения град се е извозвало продоволствие (а не се е докарвало), но мемоарите му нямат и претенции за научно изследване.

В научно изследване (Павлов, Д. Ленинград в блокаде.

Москва: Воениздат, 1958), издадено в най-истинските съветски времена, четем: „Главното управление на захарната промишленост, което е в Москва, изпраща в средата на септември 1941 г. телеграма до ленинградската си кантора „Захаропласмент“ с настояване да се прехвърлят няколко вагона захар от Ленинград към Вологда, въпреки че от 8 септември Ленинград вече е блокиран“. Авторът привежда този факт като курioзен пример за „несвоевременна осведоменост на хората“. Аз пък предлагам да се обърне внимание върху посоката на предписаното преместване на висококалоричния продукт. Ако немците не са били прекъснали пътя, така и са щели да извозят захарта до Вологда. И само захарта ли?

Допускането, че от предблокадния Ленинград са извозвани продукти, изглежда абсурдно и кощунствено, но само на пръв поглед – и то доста замъглен от общозадължителната патетика. Според здравата представа става дума само за частен случай на изпълнение на общо указание на другаря Сталин: „Да не се оставя на противника и килограм жито, и литър гориво. Колхозниците трябва да откарват всичкия добитък, да предават житото за съхраняване от държавни органи, за да бъде то извозено в тилови райони. Ценното имущество, включително цветни метали, зърнени храни и горива, което не може да бъде откарано, трябва без колебание да се унищожават“. Забележете, че за евакуиране на населението от териториите, на които не бива да се оставя „и килограм жито“, не е казано нищо. Ако обаче Хитлер и войниците му са били човекоядци в най-прекия смисъл на думата, тогава е възможно старото момче Джо да бе разпоредил „да се откарват всички жители в тила“. А в случая – само добитъкът.

Въпреки всичко, ръководейки се от непоклатимия принцип на презумпцията за невинност (на руски това звучи като „който не е хванат, не е крадец“), и в по-нататъшното изложение ще изхождаме от това, че „партията и правителството, Върховното главно командване, Държавният комитет за отбрана и лично другарят Сталин са правели всичко възможно за спасяването на Ленинград“. Но тъй като спасяването на

всичките му жители, както се знае, не се осъществява, напълно оправдан ще бъде въпросът: защо?

За блокадата на Ленинград, за проблемите на транспорта и снабдяването е писано твърде много. Има цели монографии, посветени на „транспортната съставяща“ на ленинградската трагедия. Числа и факти – море. И колкото повече се запознаваш с тях, толкова по-неразбираемо става положението. Числата взаимно си противоречат дори в дреболиите (впрочем за жителите на града в блокада това изобщо не са били „дреболии“).

Например четем следното: „От 20 ноември 1941 г. на ленинградчани започват да дават най-малкото количество хляб за цялото време на блокадата“: 250 грама по купони за работници и 125 грама – за служители, деца и други.

Ако се вземе предвид, че купони за работници през ноември – декември 1941 г. е получавала само една трета част от населението, мизерността на тези норми става още по-очевидна. За снабдяването на двата и половина милиона жители на Ленинград всекидневно са били изразходвани вече само 510 тона брашно“. Няколко реда по-горе е посочена и рецептурата, по която е правен този страшен блокаден хляб: „Хлябът се изпичал от следната смес: хранителна целулоза – 10 %, памучно кюспе – 10 %, тапетен прах – 2 %, сметено и изтупано от чувалите брашно – 2 %, царевично брашно – 3 %, ръжено брашно – 73 %. Хлебозаводите минали на изпичане на хляба във форми, като увеличаването на теглото на хляба след изпичане стигало до 68 %“.

Ако бях учител, от това щях да създам задача за учебник по аритметика – има и проценти, и пропорции, и обратни дроби, и повод за първи път да се замислим за сития си живот... Но моите читатели са големи хора и за да не ги затруднявам да работят с калкулатор, ще приведа готовия отговор. За изготвянето на един килограм такъв „хляб“ се изразходват само 430 грама брашно. Съответно за снабдяването на два и половина милиона жители на Ленинград“ по посочените по-горе норми са били необходими само 179 тона брашно. А всекидневно са изразходвани 510 тона.

Това е аритметика. Не е философия, не е политология, не е дискусия „за сложния и до голяма степен нееднозначен период от нашата история...“. Проста аритметика е. При разход от 510 това брашно дажбата е можело да бъде увеличена почти три пъти. От какво все пак са били направени „тези сто двайсет и пет блокадни грама, примесени с огън и кръв“? И къде са, извинете, стотиците тонове брашно?

Няма обаче да се взираме в подробностите – очакват ни още по-странни факти. Но преди да преминем към напълно официалната статистика, ще направим още една „дилетантска“ сметка. Ще сметнем колко брашно е необходимо, за да се даде на всеки от двата и половина милиона жители (през септември 1941 г. в Ленинград са издадени 2 544 000 купона за хляб) по 800 грама отличен хляб (изобщо не приличащ на онази страховита маса от кюспе със стърготини, който през декември 1941 г. получават ленинградчани). Най-голямата дажба на работник на Голямата земя е точно 800 грама дневно. За глад, а още по-малко за гладна смърт, при такава дажба не бива да се говори. Като се вземе типичното увеличаване теглото на хляба след изпичане от 33 %, ще се получи „кръглото“ и лесно запомнящо се число от **1500 тона**.

Ако в тази сметка има нещо погрешно, то не е толкова много. Например по време на действието на ледения „Път на живота“ в Ленинград постъпват средно по 1920 тона продоволствие дневно. Така успяват от 11 февруари 1942 г. да повишат нормата до 800 грама за войниците на фронта, 600 – в тиловите части, 500 – за работниците, 400 – за служителите, 300 – за децата и неработещите. Хлябът започва да се пече от брашно почти без примеси на „условно годни за ядене компоненти“, а от средата на февруари на населението започва да се дава истинско месо, натурални мазнини и сухи плодове. Нещо повече, при такъв товаропоток успяват да натрупат и сериозни запаси от продоволствие, според оценките на различни автори – за срок от 18 до 60 дни). В Берлин, както беше отбелязано по-горе, са доставяни средно по 2700 тона продоволствие дневно, като при такъв товаропоток за глад не е могло да става и дума.

Изключително сложна задача е да се доставят по въздух

1500 тона. Водният транспорт обаче има други измерения. Съвсем малка (по-малка не успях да открия в съвременен справочник) речна баржа („проект Р-137“) има товароносимост 1500 тона (общо водоизместване – 1953 тона). Речна баржа „проект Р-165“ – при дължина 91,6 и широчина 15,7 метра – има товароносимост 2670 тона. Една такава баржа може да осигури денонощната потребност от продоволствие на милионния град. Да, в началото на 40-те години речният (езерният) флот на СССР няма такива плавателни съдове, но и съществуващите не са кой знае колко малки. В съответствие с постановление на Държавния комитет за отбрана от 30 август 1941 г. на народните комисариати на военноморския и речния флот се предлага да отделят за снабдяването на Ленинград 25 буксируеми и 75 езерни баржи с товароносимост по 1000 тона всяка. Използваните в навигацията през 1941 г. баржи са със средна товароносимост (не водоизместване, а именно товароносимост) от порядъка на 400 – 700 тона. Поради проблеми с пристаните товаренето и буксирането по бурното езеро Ладога реалното им натоварване се снижава до 300 – 500 тона.

Това изобилие от числа навежда на простия извод, че пет-шест скромни баржи в денонощие са решавали всички проблеми по осигуряването с продоволствие на Ленинград по обичайните (тоест твърде скромните) военновременни норми. Още три-четири баржи са могли да гарантират доставяне на необходимото количество гориво и боеприпаси за фронта (точно в такава пропорция – 785 000 тона продоволствие и 495 000 тона гориво, боеприпаси и въоръжение е общият товаропоток в Ленинград през цялото време на блокадата – от септември 1941 до март 1943 г.). Това е всичко, което е било необходимо за „транспортен пробив“ на блокадата.

Преминаваме от сметките към фактите.

Водните превози в басейна на Нева, Свир и Ладожкотоzero са под управлението на организацията „Северозападно речно параходство“ (СЗРП). През 1940 г. само през Ленинградското речно пристанище СЗРП превозва 3 400 000 тона

товари. Дори да се забрави, че има зима, това прави 9300 тона дневно! С отчитане реалната продължителност на навигацията по Нева това число смело може да се увеличи около един и половина пъти. Към началото на 1941 г. в състава на СЗРП има **323 буксиращи и 960 несамоходни плавателни съда с обща товароносимост 420 000 тона**. И един процент (!) от тази товароносимост е 4200 тона. Не ви ли се струва, господа, че след такива числа думата „блокада“ до думата „Ленинград“ трябва да се изписва в кавички?

С началото на войната и с баржите по Нева започва да се случва точно същото, какво и с танковете, самолетите, оръдията, невероятните запаси от боеприпаси... Те започват да се стопяват, да изчезват в мъглата...

„Повечето от плавателните съдове бяха предадени на военните органи и изтеглени от Ленинград на изток (?) с население (?) и товари за евакуиране. Не беше възможно тези съдове да се върнат, както и да се попълнят плавателните средства на СЗРП чрез прехвърляне на съдове от други водни басейни... В резултат към началото на блокадата на Ленинград СЗРП имаше в Ладожското езеро и във Волхов около 5 езерни и 72 речни буксира, 29 езерни и около 100 речни баржи.“ Не е ясно с какво „население“ са отплавали на изток, след като масова евакуация на население от Ленинград, за съжаление, не е провеждана. И още нещо напълно неразбираемо: къде се е намирал този далечен „изток“, след като от него „не беше възможно да се върнат“ отплавалите съдове? Впрочем дори с отчитане на тези странности в състава на СЗРП остават 129 баржи и 77 буксируеми плавателни съда. Изглежда, че няма никакви проблеми.

Проблемите са известни, или по-точно казано, проблемът е един – внезапността. Внезапно става ясно, че: *„Според своето състояние плавателните съдове, особено несамоходните, бяха почти непригодни за плаване по Ладога. Затова за превози бяха отделени само 43 дървени сухотоварни, 4 метални и 2 дървени нефтоналивни баржи. Освен това от отделените съдове 20 сухотоварни баржи поради остарялост не можеха да плават по езерото през есенния период...“*

И така, огромният речен (езерен) флот е смачкан до 29 годни за плаване по Ладога баржи. Това е твърде малко в сравнение с потенциалните възможности на СЗРП, но повече от достатъчно в сравнение с количеството „тонаж“, необходимо за снабдяването на Ленинград. Този брой плавателни средства теоретично позволява не само да се осигурят текущите потребности на града, но и да се създадат многомесечни продоволствени запаси. Защо тогава в Ленинград възниква страховит смъртоносен глад?

„Военната прокуратура на Ладожката военна флотилия (да, освен гражданското СЗРП има и военна флотилия – М. С.) и комисарят на тиловото управление на фронта И. Жмакин, които провериха на 22 октомври работата на Осиновецкото пристанище (основното пристанище на западния, „ленинградския“ бряг на Ладожкото езеро – М. С.), констатираха, че между Осиновец и Нова Ладога правят курсове ограничен брой баржи и че те биват разтоварвани много дълго. Например баржи № 512 и 768 с боеприпаси са пристигнали в Осиновец на 13 октомври, а са разтоварени едва на 17 октомври; баржа № 367 с бензин е пристигнала на 17 октомври, а е разтоварена на 21 октомври... Тези трудности и нередности водят до това, че обращаемостта на баржите вместо 4 е 6 – 12 денонощия...“

Може да не се съмнявате, че изброяването на обективните трудности, вследствие на които плаването на разстояние 100 километра и обратно заема 12 денонощия, а „след две седмици от започването на превозите в експлоатация останаха само 9 езерни и 13 речни баржи“, заемат десетки страници. И пристаните не са оборудвани, и фарове по маршрутите не достигат, и въглища за буксируемите съдове не са докарани, и противникът противодейства по всички възможни начини... Ами затова е война, защото има противник. През първите шест дни от десанта на съюзниците в Нормандия (юни 1944 г.) на френския бряг са стоварени 104 000 тона снаряжение. **Тоест 17 300 тона дневно.** Тези тонове не са стоварвани в пристанище, но не и на пуст необорудван плаж, а на много добре оборудван бряг. Няколко години немците са го оборудвали с всички видове заграждения, които човек

може да си представи, за да не може към него да се доближи дори лека плоскодънна десантна лодка, а да не говорим за тежък морски плавателен съд...

Само за 58 дни навигация (от 10 септември до 7 ноември 1941 г.) в блокадния Ленинград са доставени 58 873 тона различни товари, включително 45 000 тона продоволствие – основно зърно и брашно. В потъналите по различни причини съдове, включително авиационни удари на противника, са загубени 2800 тона товари (4,8 % от общия товаропоток). Загубите са достатъчно умерени, но това не бива да ни учудва, като се имат предвид мизерните сили на германската авиация, оставена край Ленинград след прехвърлянето на основните сили на Луфтвафе на московското направление, както и съставът на Осиновецкия и Свирския бригаден район за противовъздушна отбрана. По брой на зенитните оръдия и прожекторите те превъзхождат противовъздушната отбрана на нефтената промишленост на Пloeщ или на най-голямото пристанище Констанца в Румъния.

Що се отнася до продоволствието, по Ладога в града са доставяни малко под 800 тона, тоест две-три натоварени баржи дневно. Ясно е, че потенциалните възможности на огромния речен флот са използвани изключително зле. Не е ясно друго – от гледна точка на неопровержимата аритметика дори 800 тона продоволствие в денонощие позволява да се дават на населението много повече от 125 грама сурогатен хляб...

Така или иначе, точно положението през първите месеци на „блокадата“ предопределя гибелта на стотици хиляди ленинградчани. Именно тогава загива основната маса от хора, а здравето на мнозина от оцелелите е необратимо разклатено – ето защо „хронологията на смъртта“ е изместена спрямо статистиката на товаропотока. През декември 1941 г., когато нормата на предоставения хляб е снижена до минимум, умират 53 000 души, през януари – 120 000, а през февруари 1942 г., когато дажбата е значително по-голяма и по-калорична, си отиват над 80 000 души. Такава е документалната статистика, във вестникарските публикации „за юбилея“ числата, както знаете, са много по-големи – нали като „мерило за ра-

бота смятаме умората“, а „приноса за победата“ измерваме с броя на собствените загуби.

По време на „втората навигация“ (1942 г.) средният товаропоток нараства до 3732 тона на ден, включително 1863 тона продоволствие (като не се смята живият добитък). Тук продуктовата дажба не само че стига до общото за страната равнище, но в града са докарани и 290 000 души воинско попълнение – 20 пълни дивизии по предвоенния щат! За година и половина „блокада“ с всички видове транспорт в Ленинград са доставени 1 300 000 тона различни товари (както и 28 000 глави жив добитък). Много ли е това? Всичко се изяснява при сравняване. Това са само 8 % от общия обем на превозите с речния транспорт на СССР през годините на войната. Кое е почти два пъти по-малко от доставеното от американците със самолети (!!!) за значително по-кратко време в Западен Берлин.